A Defesa do Atlântico Sul: Uma Questão de Sobrevivência

Escola Naval

Prof. Odilon Lugão Monteiro

Asp. Jader Esteves
Asp. Arthur Janeiro Campos Nuñez
Asp. Arthur Hippler Barcellos
Asp. Luiz Guilherme Oliveira Tosta Montez
Asp. Renan Benites dos Santos

Resumo

O presente artigo pretende demonstrar a importância do Poder Naval brasileiro na defesa do Atlântico Sul, região de vital interesse para o desenvolvimento, projeção internacional e segurança do Brasil. Além de discorrer sobre conceitos importantes para o tema como Amazônia Azul, mentalidade marítima e ZOPACAS.

Palavras chaves

Atlântico Sul, Poder Naval, Amazônia Azul, Marinha do Brasil

INTRODUÇÃO

Ora, presentemente, quando o mar intervém nas questões entre os povos, é como o raio. Em poucos dias a agressão, o combate e a vitória, ou a ruína. Uma batalha suprime uma esquadra, e a supressão de uma esquadra pode envolver o desaparecimento de uma nação.

Rui *Barbosa. A Lição das Esquadras. 1898*

As sábias palavras de Rui Barbosa servem para nos alertar da importância da defesa do mar por uma nação. O mar sempre foi palco de batalhas que traçaram o destino de muitas nações. As grandes potências da História souberam utilizar e defender os seus interesses no mar. O Brasil não pode pensar e agir de forma diferente, a defesa da Amazônia Azul e a projeção de poder sobre todo o Atlântico Sul devem ser objetivos prioritários da defesa de nossa soberania.

Pois uma Marinha forte não defende somente nosso mar territorial ou nossa soberania. Defende nosso povo, nosso costume e nossa própria existência. As grandes nações marítimas sabem que, pelo mar, toda sua grandiosidade é firmada, sua economia é baseada e principalmente sua defesa é iniciada e garantida. A consolidação dessa defesa se inicia com a mentalidade marítima que é vital para a construção de uma Marinha de Guerra forte e habilitada que corresponda à grandiosidade da nação, o que o Almirante Mahan define como o Poder Naval. E não só o almirante americano viu a importância das marinhas de guerra. Em *A Lição das Esquadras*, publicado no jornal *A Imprensa* em 16 de novembro de 1898, nosso grande diplomata e escritor brasileiro, Rui Barbosa, deixa claro: a grandiosidade de uma nação pode ser medida por seu valor no oceano e sua capacidade de protegê-lo através de uma Marinha de Guerra, entretanto, para tal existir, o povo deve reconhecer e valorizar seu mar territorial. Deve existir a mentalidade marítima.

A mentalidade marítima é fundamental para o Brasil ser capaz de proteger não somente seu mar territorial, mas também para projetar poder sobre o Atlântico Sul. Passados 117 anos, essas observações ainda são relevantes porque o mar é atemporal e sua importância para o país só cresce. Apesar de o Brasil ter “dado as costas para o mar” no último século devido a preocupação com a interiorização, a descoberta de novos recursos, principalmente petrolíferos, tem chamado a atenção do povo brasileiro para o mar. A Amazônia Azul iniciou o ressurgimento da mentalidade marítima no povo brasileiro e, com isso, a necessidade de um Poder Naval polivalente correspondente à tal extensão de território marítimo e, também, a tais riquezas de modo a preservá-las e contribuir para a ascensão brasileira perante o cenário internacional e na sua principal área de influência: O Atlântico Sul. Desse modo, traça-se o objetivo deste trabalho.

De acordo com o panorama internacional, como a Marinha do Brasil (MB) conseguirá contribuir para a projeção de poder sobre o Atlântico Sul? Como ela o faz atualmente e quais são seus planos futuros? Como sua atual doutrina pode se adequar? Abordaremos, também, como a Mentalidade Marítima brasileira comportou-se ao longo da história do país e como ela é essencial à ascensão nacional, proteção e desenvolvimento dos recursos do mar e utilização do Atlântico Sul. Para tanto, vislumbraremos sua doutrina e seus projetos a curto, médio e longo prazo. Assim como sua adequação à Estratégia Nacional de Defesa (END), seus meios operativos e tarefas básicas e secundárias, inseridas no contexto nacional e internacional.

Com base em pesquisa bibliográfica em diversos sites, livros, revistas e autores do pensamento estratégico naval, como o Almirante Vidigal, o Almirante Mario César e o Almirante Mahan, o presente artigo buscará ratificar as palavras do diplomata Rui Barbosa, além de mostrar a importância da MB para o desenvolvimento e projeção brasileira perante o Atlântico Sul e a comunidade internacional. Entretanto, abordaremos, a priori, o conceito de

mentalidade marítima, a fim de compreender o pensamento do brasileiro com relação ao mar e como ele se relaciona com a Defesa do Atlântico Sul.

MENTALIDADE MARÍTIMA

A análise da mentalidade marítima das nações e, por conseguinte, os aspectos responsáveis por sua formação, além de observações do cenário político-econômico da época (final do século XIX) e do poderio da Royal Navy nos mares foi base para o Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan criar a Teoria do Poder Marítimo em sua obra: The Influence of the Sea Power Upon History(1660-1783). O Contra-Almirante português Antônio Silva Ribeiro deixa claro o ideal de Mahan:

> Mahan considera essencial desenvolver o poder marítimo, isto é, todas as atividades e recursos marítimos, para aumentar a prosperidade e afirmar internacionalmente um país. Esta linha de acção confere supremacia aos elementos básicos do poder marítimo, sobre os restantes elementos do poder nacional. Por isso, Mahan dá tanta importância à posição geográfica, à configuração física, à extensão do território, à dimensão da população, ao caráter do povo e ao gênio do governo. A posição geográfica de um país expressa a sua localização em relação às rotas marítimas e ao território de outros países. A configuração física e a extensão do território nacional influenciam a disposição com que o povo busca e pode vir a obter o poder marítimo. O caráter do povo é relativo à sua propensão para os assuntos marítimos. O gênio do governo significa o seu empenhamento nas políticas destinadas à edificação e aplicação do poder marítimo. (RIBEIRO, Antônio apud MAHAN).

Mahan percebeu que as nações que possuíssem o controle das rotas comerciais marítimas e uma posição geográfica favorável com relação ao mar deteriam papel de destaque no cenário político internacional. A partir deste ponto, o Almirante delimitou quatro linhas de ação que a Marinha Americana deveria tomar para garantir a supremacia nos oceanos, criando conceitos de Poder Marítimo, Poder Naval e Controle do Mar. Para Mahan, Poder Marítimo é o somatório de todos os recursos que a nação detém referentes ao mar, sejam estes armados ou não armados, para que a nação utilize seu mar territorial em prol da população e de seus interesses, influenciando-as pelo que se faz no mar ou a partir dele, sendo tais interesses político-econômicos ou militar-estratégicos. O Poder Marítimo corresponde a uma Marinha Mercante competente capaz de atuar no comércio ativo: nacional e internacional, baseada num sistemas de portos e estaleiros modernos, uma indústria de construção naval desenvolvida, pessoal capacitado e com formação adequada para desempenhar as funções exigidas e uma legislação voltada para o desenvolvimento e desburocratizada. Para proteger essa Marinha Mercante, a nação deveria desenvolver um Poder Naval dissuasivo, moderno e eficiente. Tem-se então a definição de Poder Naval: O braço armado do Poder Marítimo, a Marinha de Guerra. Povos com uma mentalidade marítima consolidada buscam desenvolver e fortalecer suas marinhas, ou seja, seu Poder Naval, uma vez que a proteção do mar é vital para a própria existência, assim como sua economia, valores e influência no mundo.

Apesar de o Brasil ter sido colonizado por Portugal, não herdou totalmente a mentalidade marítima portuguesa, tendo ignorado o mar e sua importância em alguns períodos de sua história. O Brasil teve um despertar de sua mentalidade marítima durante a Guerra do Paraguai onde ficou evidenciada a necessidade de uma Marinha de guerra forte para combater rapidamente as agressões externas. Além das árduas batalhas vencidas pelos nossos marinheiros, outro aspecto importante para ressaltar a Marinha foi o apoio logístico dado ao Exército. Contribuíram também a grande encomenda de navios feitas no exterior e a expansão da indústria naval da época devido à necessidade de substituir os navios à vela de calado oceânico e pouca blindagem para navios monitores e encouraçados de menor calado, ideais para aquele tipo de teatro de operações. Isso tornou a MB da época uma das cinco maiores marinhas de guerra do mundo.

Entretanto, a partir do séc. XX, a mentalidade e, por conseguinte, o Poder Naval brasileiro foi deixado de lado. A necessidade de delimitar fronteiras e o desenvolvimento agrícola, juntos à eclosão das duas grandes guerras, estagnaram a frota mercante brasileira e a construção naval. Estas últimas, não só desaceleraram o comércio marítimo, como foram responsáveis pelo afundamento de 36 navios, resultando na morte de 1074 brasileiros, graças a ataques de submarinos. A "interiorização" do país, política governamental adotada no pós-guerra, com a construção de Brasília e o investimento pesado no transporte rodoviário, também contribuíram para a deterioração da navegação costeira e oceânica. Todos estes fatores, somado às Crises do Petróleo durante a década de 1970, inviabilizaram a Marinha Mercante e os investimentos na construção Naval, como também a Marinha de Guerra. Tudo isso contribui para que os brasileiros “ficassem de costas” para o mar.

A AMAZÔNIA AZUL

A preocupação global com o meio ambiente e a proteção de sua biodiversidade, além da evolução das ciências marinhas, tais como a oceanografia e biologia marinha, possibilitaram descoberta de importantes reservas metálicas e energéticas no subsolo marinho. Tais fatores somados às crises do petróleo e ao desenvolvimento do comércio marítimo internacional e navegação foram preponderantes para uma maior preocupação da Comunidade Internacional com a segurança, defesa e preservação do ambiente Marinho. Fez-se necessária a regulamentação do uso do mar. Esta consubstanciada e aprovada por 119 nações, dentre elas o Brasil, em 1982, na III CNUDM.

A Convenção formulou conceitos e definições de espaços marítimos, além de criar uma legislação acerca destes perante a comunidade internacional. Tais como:

- Mar Territorial - Espaço marítimo que se estende até 12 milhas marítimas, cujos estados exercerão soberania;
- Zona Contígua - Espaço Marítimo que se estende de 12 a 24 milhas, adjacente ao mar territorial, no qual o Estado fiscalizará para evitar ou reprimir infrações em suas leis;
- Zona Econômica Exclusiva (ZEE) - Espaço marítimo que se estende da costa até 200 milhas na qual os Estados tem direitos sobre todos os recursos vivos e não vivos nas águas, solo e subsolo;
- Plataforma Continental - Solo e subsolo das águas submarinas, além do mar territorial, que se estendem até o limite exterior da margem continental, podendo se estender além das 200 milhas. Os Estados deverão exercer soberania sobre os recursos vivos e não vivos ali encontrados.

Buscando ampliar sua influência no Atlântico Sul, respaldado por aquilo que foi determinado na CNDUM, entre 1987 e 1996, navios da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), da Petrobras e de pesquisadores universitários realizaram o projeto Leplac (Levantamento da Plataforma Continental, programa instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989), coletando dados necessários à determinação do limite da Plataforma Continental. Ao final do projeto, foi constatado que Brasil anexaria uma área marítima de 4,5 milhões de km² (Mar Territorial+ZEE+Plataforma Continental). Essa área, maior que a metade do território brasileiro, foi definida pelo ex-comandante da Marinha Almirante de Esquadra Guimarães Carvalho como a Amazônia Azul, fazendo um paralelo a Amazônia Verde, devido a sua extensão, riquezas naturais e potencial econômico.

A Amazônia Azul é o marco de retorno à mentalidade marítima no país, já que representou um esforço por parte do Governo, Comunidade Científica e MB, através do Leplac, deixando clara a importância do mar para o cidadão brasileiro, que volta os olhos para uma área inexplorada e de elevado potencial econômico e social.

Como já dito, nações marítimas detém o controle do comércio internacional, além de ampliarem suas fronteiras e áreas de interesse. Contudo, ao observarmos o Brasil, fica claro que o brasileiro ainda não está a par de todas as potencialidades marítimas. Cerca de 95% do

comércio exterior nacional brasileiro é feito pelo mar, sendo somente 3% é feito com bandeira brasileira, o que é extremamente incompatível com um país que queira ocupar uma posição de destaque diante o cenário internacional. Tal área também responde por 90% de todas as reservas de petróleo e gás do país. Ressalta-se dentro desta estimativa o pré-sal e os bancos de fosfatonódulos, sulfetos polimetálicos, as crostas manganesíferas, os hidratos de gás e as crostas de cobalto. Além dos recursos minerais e energéticos, temos a pesca marítima e a maricultura que, embora não tenham apresentado valores significativos na produção mundial de pescado nos últimos anos (com pouco mais de 0,5% do total produzido no mundo pela pesca marítima, com uma produção, no ano de 2007, próxima a 540 mil toneladas, por exemplo), tem um extenso potencial social, respondendo pelo emprego direto de mais de 800 mil pescadores.

Ressalta-se ainda a existência de incomensurável biodiversidade marinha, tais como o peixe-boi e a baleia Jubarte, além de projetos de proteção destes biomas, tal como o Projeto Tamar que, desde sua criação, vem ajudando a preservar diversas espécies de tartarugas pelo litoral brasileiro e, ainda, contribuir para consciência ecológica, quesito fundamental à mentalidade marítima.

Para crescer, o país deve desenvolver uma estratégia que enfoque a Amazônia Azul e todo o Atlântico Sul, tanto no contexto econômico e social, como no de defesa, uma vez que todas as riquezas e desenvolvimento provenientes deste mar despertam o interesse internacional.

Neste contexto, o Poder Naval brasileiro mostra-se em uma posição primordial, já que é força empregada para defender e patrulhar essas águas. É inviável a manutenção do direito estabelecido após anos de estudo sem uma real adequação de meios navais e tecnologias de vigilância a uma região tão vasta como a Amazônia Azul.

OPERAÇÕES CONJUNTAS

O Plano Nacional de Defesa preconiza, sobretudo, a manutenção da soberania nacional, dividindo entre cada uma das Forças Armadas suas áreas de atuação e objetivo primário. Quando se fala da defesa de um território vasto como o Brasil, depara-se com a necessidade de ações interligadas entre as três Forças: Marinha, Exército e Aeronáutica.

O Atlântico Sul, onde se encontra a Amazônia Azul, que materializa todo o valor econômico, social e ambiental que representa o mar territorial brasileiro para a nossa nação, não está longe dessa realidade e cabe ao Brasil, como potência global presente na região, assegurar o fiel cumprimento das leis internacionais estabelecidas. Sabendo da necessidade de projetar o rigor da lei e assegurar soberania sobre o território nacional e zonas de influência direta (Atlântico Sul), o Ministério da Defesa, desde a sua fixação em 1999, direciona esforços para operações conjuntas que adestrem nosso pessoal e combatam quaisquer ações irregulares na região, servindo como fator dissuasório para com possíveis ameaças internas e externas. Dessa maneira, as primeiras medidas nesse sentido surgiram por meio da reformulação dos antigos manuais do Estado-Maior das Forças Armadas, que eram relegados a um segundo plano no âmbito das forças singulares. Ao longo desses dezesseis anos de existência, o MD elaborou 31 manuais que procuraram unificar as doutrinas das três forças. Baseado nas doutrinas estabelecidas pelas quatro Escolas de Altos Estudos (EGN, ECEME, ECEMAR e ESG), que uniformizam o ensino de operações conjuntas, o Brasil promove anualmente diversos exercícios, destacando entre eles a Operação Laçador e a Operação Atlântico Sul.

De forma particular, a Operação Atlântico Sul merece um destaque especial. Essa é a maior operação militar brasileira diretamente ligada ao Atlântico Sul, como é bem descrito pelo seu próprio nome, e reúne todas as FFAA. Ao Exército cabe assegurar a livre passagem as vias de acesso que ligam bases de apoio às bases navais, a proteção do perímetro de bases áreas e bases navais, a defesa da costa em auxílio à patrulha costeira. À Força Área cabe

auxiliar com apoio logístico navios em patrulha, operar em conjunto com a Marinha para efetuar patrulha naval e SAR, e defender o espaço aéreo. À Marinha cabe efetuar patrulha naval, negar o uso do mar ao inimigo, projetar poder sobre terra e atuar de maneira dissuasória a fim de evitar ações de pirataria. Compilando as ações das três forças, fica clara a necessidade de um bom nível de adestramento e integração entre os meios operantes, visando não somente defender o Brasil como sua área direta de influência, que é o Atlântico Sul.

Operações como a Operação Atlântico Sul objetivam adestrar o pessoal e os meios para um estado de alerta crítico, onde a soberania nacional e as leis internacionais estejam diretamente ameaçadas. Cabe ao Poder Naval, representado pela MB, a contínua ação dissuasória e fiscalizadora no Atlântico Sul.

PODER NAVAL BRASILEIRO

O poder naval, a vertente militar do poder marítimo, é no Brasil representado pela Marinha do Brasil (MB), instituição que garante aos brasileiros, controle da área marítima, projeção de poder sobre terra, negação do uso do mar e contribui para a dissuasão.

Como braço armado, a MB conta, em sua esquadra, com uma Força Naval composta por um navio-aeródromo: São Paulo; navios de escolta: Fragatas Classe Niterói e Greenhalgh e corvetas Classe Inhaúma e Barroso, sendo esta última projeto naval totalmente nacional construída pelo AMRJ (Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro) e constante no ProSuper (Programa de Obtenção de Meios para Força de Superfície); submarinos: Classe Tupi e Tikuna, sendo este último o responsável pelo 'Know-how' brasileiro em construção e manutenção de submarinos; navios de desembarque de carros de combate e desembarque doca; navios-tanque; navio de socorro a submarino: Felinto Perry, este que representa a capacidade brasileira em salvamentos submersos e coloca o Brasil no seleto grupo de países com capacidade de salvamento de submarinos, e que se destaca como o único da América do Sul. Além destes meios navais, a esquadra brasileira conta com meios Aeronavais: esquadrões de helicópteros de emprego geral, de ataque, guerra antissubmarina e um esquadrão de caça.

A Força Naval ainda conta com a Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), vertente expedicionária que garante a projeção de poder sobre terra, seja no controle de áreas costeiras ou ribeirinhas. É a FFE o meio primordial da MB para colocar em prática o Conjugado anfíbio.

Todos esses meios são vitais para o Brasil defender sua costa e projetar seus interesses sobre o Atlântico Sul. Além deles, o país possuí os meios distritais para realizar patrulhas navais e missões SAR (Search and Rescue). A MB conta com os seguintes meios para realizar tal tarefa: navios-patrulha (classes Grajaú, Bracuí, Piratini e Macaé), navios patrulha fluvial (Classes Pedro Teixeira e Roraima), corvetas (Classe Imperial-Marinheiro), navios rebocadores de alto mar, navios auxiliares e ainda especificamente o 9°(Manaus), o 6°(Ladário) e o 4°(Belém) distritos, dispõem de navios de assistência hospitalar e de transporte fluvial.

Além dos meios mencionados, a MB está em processo de ativação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), sistema que tem por objetivo mapear e monitorar toda a extensão da Amazônia Azul, de forma a facilitar seu patrulhamento e controle. Com a ativação de tal sistema será possível mapear, localizar ameaças e controlar o tráfego marítimo em toda área de competência da marinha, de forma que antes mesmo da presença do meio naval em determinada região, já será possível determinar dados vitais a cerca de todo tipo de embarcações.

Todos esses meios só podem ser empregados corretamente para a defesa do Atlântico Sul se estiverem orientados por uma concepção estratégica e por doutrinas pertinentes aos interesses nacionais. Analisaremos agora um breve histórico da Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro.

EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NAVAL BRASILEIRO

O pensamento estratégico da Marinha brasileira pode ser dividido em três fases distintas. A primeira fase, a da maritimidade, iniciada com a declaração de independência do Brasil, teve seu encerramento com a chegada da chamada “esquadra de 1910”. Esquadra essa que recebeu até mesmo dois encouraçados da classe Dreadnought. A segunda fase estendeu-se de 1910 até 1977, sendo marcada profundamente pelo ambiente da Guerra Fria e pela mentalidade da Marinha norte-americana de guerra antissubmarina e de minagem e varredura. A segunda fase foi muito importante para a Marinha, pois houve um grande reaparelhamento, mudança na formação e no adestramento de praças e oficiais. A terceira fase caracteriza-se pela procura de autonomia no campo estratégico, visando os interesses brasileiros no final do século XX em especial no Atlântico Sul.

Portanto, a mudança da segunda para a terceira fase foi brusca e exigiu uma grande mudança de postura e mentalidade do alto comando da Marinha. A postura estratégica predominante na segunda fase refletiu-se nos documentos elaborados pelo Ministério da Marinha. Neles era evidente a visão estratégica de segurança coletiva hemisférica, e a necessidade de assegurar o trafego marítimo e suas comunicações, o que não atendia plenamente as necessidades brasileiras. Os documentos produzidos nessa época eram falhos no planejamento para enfrentar uma pequena crise política, em guerras regionais e em como aplicar o poder naval em águas interiores, no que num país com grandes bacias hidrográficas como o Brasil era uma deficiência. As diretrizes navais brasileiras estavam presas a um conflito que envolvia as superpotências da Guerra Fria, dando pouca atenção a outros possíveis cenários políticos de crise.

Em contrapartida, a situação política do país exigia preparação para o emprego do poder naval para a segurança interna e as outras áreas aqui citadas anteriormente que estavam sendo negligenciadas. Em meio a essa necessidade os almirantes Mario Cesar Flores e Armando Vidigal redefiniram o pensamento estratégico naval brasileiro e delinearam uma nova mentalidade, que posteriormente resultaria na Primeira Doutrina Básica da Marinha. Em seus novos pensamentos, buscavam retirar a ênfase das ações de proteção ao tráfego marítimo, ressaltando a importância de outras operações de guerra naval.

Eles destacaram como o mais importante a defesa do litoral, que deveria ser conduzida por meio do emprego de aeronaves para esclarecimento, sensores, minagem defensiva e força de reação composta por aeronaves e embarcações pequenas, rápidas e bem armadas. (Ferreira, 2014)

Essa nova mentalidade estratégica deixava de lado a lógica da Guerra Fria e colocava como prioridade os interesses brasileiros no Atlântico e a defesa de seu interior e águas interiores. Contudo, o novo conceito estratégico e as pretensões brasileiras para a projeção de seu poder e interesse no Atlântico Sul gerou uma demanda por novos meios para as forças navais (PROSUB) e uma reformulação na atuação diplomática brasileira.

PROSUB

A necessidade do Brasil em defender seu território de possíveis ameaças futuras, principalmente a Amazônia Azul, o obrigou a adotar uma nova política de defesa. Esta, por sua vez, dedicou seus esforços ao Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), firmado no fim de 2008 como parte do Acordo Estratégico Brasil-França, que tem por objetivo construir um estaleiro e uma base naval, em Itaguaí, quatro submarinos convencionais e um submarino com propulsão nuclear, o qual deverá ter sua construção iniciada em 2016 e ficar pronto até 2023, sendo efetivamente incorporado à Marinha do Brasil em 2025, além desse ser totalmente projetado e construído no Brasil.

Este projeto, por sua vez, possibilitará um elevado grau de nacionalização dos equipamentos utilizados. Além disso, promoverá a expansão tecnológica e industrial do país, bem como a qualificação de mão de obra, aumento da oferta de empregos e o aprimoramento da qualificação do nível técnico e profissional em diversos níveis e especialidades, tornando possível um grande avanço na área da construção naval brasileira.

A construção do submarino nuclear brasileiro envolve diversos aspectos importantes para o país, tais como o estratégico, o tecnológico e o industrial. Do ponto de vista estratégico, o submarino é o meio que prevalece na razão custo/benefício, devido a sua vantagem de ocultar-se e sua dificuldade em ser identificado. Economicamente, a produção de submarinos de propulsão nuclear é devidamente importante, pois é fundamental para a defesa das águas brasileiras, já que mais de 90% do petróleo brasileiro é extraído do mar e 95% do comércio do Brasil é feito por vias marítimas.

A presença do submarino nuclear é de suma importância no território brasileiro. Ao passo que este tem alto poder de dissuasão devido a sua capacidade de manter-se submerso por longos períodos uma vez que não há a necessidade de recarregar baterias e por percorrer grandes distâncias em intervalos de tempo menores sem grandes limitações. Desta forma, ele nega o uso do mar ao inimigo, além de garantir a defesa dos interesses do País na Amazônia Azul.

DIPLOMACIA NO ATLÂNTICO SUL: ZOPACAS e Relações diplomáticas com países africanos

Com o propósito de liderar o Atlântico Sul e assegurar a paz na região, em 27 de outubro de 1986 foi estabelecida a resolução 41/11 da ONU, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). A ZOPACAS foi criada com o intuito de promover a cooperação regional, e a manutenção da paz e da segurança no entorno dos 24 países que aderiram a tal projeto.

Mas a iniciativa brasileira não se limita à cooperação visando apenas à paz e a estabilidade da região. Também é válido ressaltar a preocupação com a temática ambiental e a desnuclearização de seus integrantes.

Como a ZOPACAS foi criada no contexto do final da Guerra Fria, ainda pairava no mundo a incerteza e a insegurança no cenário geopolítico da época. Por isso, no início do tratado, este se limitava a assuntos militares e econômicos, mas com a afirmação da Zona, os Estados associados começaram a iniciar conversações sobre a área cultural, ambiental e de estabilização da democracia dos países participantes. Com o advento do fim da Guerra Fria, o diálogo nessas áreas aumentou consideravelmente, tendo em vista que as nações membro consideravam que os países desenvolvidos davam pouca importância para tais temas. Vale destacar que com essa iniciativa o Brasil aumentou sua zona de influência na África e em todo Atlântico Sul, região que é vital na ligação do comércio marítimo da Ásia com a Europa e os Estados Unidos.

Relações Brasil – África

Hoje, são diversas as áreas de cooperação entre nosso país e a África, que vê na nação brasileira um modelo de desenvolvimento. Os investimentos de empresas brasileiras no continente ajudam a industrializar economias dependentes da exportação de produtos de base, além de criar grande oferta de empregos, contribuindo para a redução da pobreza. Além disso, há uma grande variedade de acordos de suporte técnico e de transferência de tecnologias, algo muito presente na agroindústria, setor muito favorecido nessa parceria.

Na área de estratégia e defesa, o Brasil também vem cooperando com os países africanos, principalmente os da costa ocidental, o que não representa uma novidade nas

atitudes do país em relação à África. Em 1994, um acordo de cooperação de defesa foi assinado com a Namíbia, país que tem no Brasil o principal fornecedor de material e de treinamento para a sua marinha de guerra.

Essa foi a primeira de uma série de parcerias estabelecidas com países africanos nessas áreas. Outros acordos de defesa foram assinados com Cabo Verde, África do Sul, Guiné-Bissau, Moçambique, Nigéria, Senegal, Angola e Guiné Equatorial, além de exercícios militares conjuntos com Benin, São Tomé e Príncipe e Mauritânia, sem contar os com países já citados. Nessas nações existem também missões navais brasileiras (Namíbia e Cabo Verde, com possibilidade de se abrir uma em São Tomé e Príncipe), que incluem o gerenciamento dos recursos financeiros, materiais e humanos a serem implantados.

Dentro dos acordos de defesa entre os países africanos e o Brasil, encontra-se o apoio no preparo dos militares daqueles. Na Escola Naval isso fica claro pela presença de aspirantes de Namíbia, Senegal, Nigéria, Moçambique, Angola e Cabo Verde, que convivem dia a dia com seus colegas de turmas brasileiros, permitindo um forte intercâmbio cultural. Entre 2003 e 2013, a Escola Naval Brasileira e a Escola de Guerra Naval treinaram 2000 oficiais namibianos e a Força Aérea Brasileira forneceu suporte a pilotos de Angola, Guiné-Bissau e Moçambique.

Desta forma, pode-se dizer que a integração do Brasil com o continente africano é de grande importância estratégica, uma vez que permite a criação de uma parceria entre a MB e a marinha de diversos países africanos com o objetivo de treinamento de pessoal, aumento da capacidade de resposta e infraestrutura dos países africanos, melhoria de material e atuação direta na região do Atlântico Sul promovendo sua defesa por ser um ponto estratégico para o Brasil e equipando os aliados brasileiros, dando a eles mais força para garantir a segurança em seu litoral por conta própria.

Isso nos mostra que o grande objetivo do Brasil quando se aproxima das nações africanas na área de defesa é ajudá-las a desenvolver autonomia para suas forças armadas, principalmente suas marinhas, para que possam cooperar, como aliadas de nossa nação, para a defesa do Atlântico Sul de qualquer ameaça, principalmente o narcotráfico e a pirataria. Isso mostraria a capacidade das nações costeiras da região de se defenderem por si só, independentemente de alguma ajuda estrangeira, aumentando seu poder de dissuasão frente a todo o globo e evitando a presença de nações estranhas ao oceano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao Brasil cabe um enorme esforço para defender o Atlântico Sul, esse esforço não envolve somente a Marinha, envolve as outras duas forças e toda a sociedade brasileira. Por isso é fundamental fomentar a mentalidade marítima em nosso povo com o intuito de construir uma sólida base de defesa nesse vasto oceano que banha nossa costa. Com a mentalidade marítima forte, esforços como o ProSub e a ZOPACAS ganham força permitindo ao Brasil um melhor controle e defesa do Atlântico Sul. Pois como Sun Tzu afirma em “Vacuidade e Substância” a duas formas de empreender uma guerra com eficácia é atacar os vazios e concentrar força substancial em pontos escolhidos. Se o país permitir que o Atlântico Sul vire um enorme vazio é bem provável que uma futura ameaça concentre seus esforços ali e nos desfira um ataque implacável.

Referências Bibliográficas

AMORIM, C. “Uma visão brasileira do panorama estratégico global” Contexto Internacional, Rio de Janeiro, v. 33, n. 2, jul-dez, 2011.
ALVES, Leonardo Ramalho Rodrigues. “O arquipélago Brasil e a manobra estratégica em linhas anteriores: uma proposta estratégica militar baseada em especulações geopolíticas”. A Defesa Nacional. Rio de Janeiro: Bibliex, 2004.
BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. A Amazônia Azul: O mar e seus Recursos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04/06, p. 9-28, abr./jun. 2014.
BARBOSA, Ruy. A Lição das Esquadras. Disponível em: http://www.naval.com.br/blog/2009/06/26/a-licao-das-esquadras/. Acesso em: 5, Set.2014..
BRASIL (Ministério da Defesa). Estratégia Nacional de Defesa. Segunda Edição. Brasília, 2008.
BRASIL (Ministério da Marinha). História Naval Brasileira, Volume V Tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
Brasil, lei de segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e de outras providências. 11, JUN.1997. Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso em: 29 Ago.2014.
BRASIL. Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília: Câmara dos Deputados, 2012. Disponível em: http://goo.gl/44eVJc
BRICK, Eduardo Siqueira. “As Forças Armadas e a Base Logística de Defesa” Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.134, n.01/03, p. 9-28, , jan./mar. 2014.
CAMINHA, João Carlos Gonçalves. História Marítima. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
CEMBRA, disponível em: http://www.cembra.org.br/ Acesso em 26, ago. 2014.
Centro de Excelência para o Mar Brasileiro. O Brasil e o mar no século XXI: Relátorio aos tomadores de decisão do País/Cembra, coord. Luiz Philippe da Costa Fernandes,prep. Lucimar Luciano de Oliveira.-2.ed.,rev e ampl. Niterói, RJ: BHMN,2012
CESAR, William Carmo. Uma História das Guerras Navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos/ William Carmo Cesar.- Rio de Janeiro: FEMAR,2013
CLAUSEWITZ, C. von. Da Guerra. Segunda Tiragem. São Paulo, SP : Livraria Martins Fontes Ltda. 2003.
COELHO, Luiz Fernando Teoria Crítica do Direito, 2ª edição, Editora Sergio Antonio Fabris
DE OLIVEIRA, FERNANDA Mm.(2014). Uma Diretoria Estratégica, ano 4. Numero 10, p 4-7. Jun 2014.
FERREIRA, Renato Rangel. Operações Navais no século XXI: Tarefas Básicas do Poder Naval para a proteção da Amazônia Azul(Parte 1). Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 134, n. 01/03, p. 73-98, jan./mar. 2014.
FERREIRA, Renato Rangel. Operações Navais no século XXI: A Amazônia Azul(Parte2). Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04/06, p. 63-89, abr./jun. 2014.
Força Tarefa Marítima da UNIFIL. Disponível em: http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/unifil/, acesso em: 4, Out. 2014.
FRANCO, Álvaro da Costa(org.) Com a palavra o visconde do Rio Branco- A política exterior no parlamento imperial, CHDD/FUNAG, Rio de Janeiro, 2005.
Marinha do Brasil, Programa de Desenvolvimento de Submarinos (ProSub), 2011. Missão da Escola Técnica do Arsenal de Marinha. Disponível em: https://www.mar.mil.br/amrj/etam.htm. Acesso em: 29 Jun. 2015.
PESCE, Eduardo Italo. A Marinha do Brasil e a Ordem Marítima Mundial do século XXI. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 126, n. 07/09, p. 89-108, jul./set. 2006.

PESCE, Eduardo Italo. Além da Amazônia Azul: Crescimento econômico e adequação do Poder Naval. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04/06, p. 46-62, abr./jun. 2014.
REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. “A Terra controlada da Terra ou a quarta dimensão estratégica : uma continuação geopolítica ?” Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 130, n. 04/06, p. 43-62, abr./jun.2010.
RIBEIRO, Antônio Silva. Mahan e as marinhas como instrumento político. Disponível em: http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569. Acesso em: 2,Jul.2015.
SILVA, Antonio Ruy de Almeida “O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e da Defesa” Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 134, n. 07/09, p. 41-53, jul./set.2014.
TILL, Geoffrey. Poder Marítimo: Questões Relevantes e desafios. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, no 7 (2006), p. 8-31.
VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Marinha Mercante Brasileira. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.127, n. 07/09, p. 53-58, jul./set. 2006.
VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira, et al. Amazônia Azul: O mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.
VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro.3. ed. Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército Editora, 1985.